

PEAJE DE CORONEL

- Como la instalación de una plaza de peaje en el By-Pass Coronel, que crea una opción totalmente nueva para el tránsito de Concepción a Lota y al Sur, ha sido objeto de críticas de algunas personas y autoridades de la zona parece pertinente hacer las siguientes observaciones:
 - La colocación del peaje en el by-pass de Coronel se inserta en el contexto del financiamiento de las obras que permitieron mejorar la conexión Concepción - Lota, con un costo total superior a los 13.000 millones de pesos, en moneda de la época de construcción.
 - Antes de decidir la construcción del by-pass, esto es en el año 1991, se analizaron con una amplia participación de la comunidad diversas alternativas de financiamiento, incluyendo la opción de concesionar la obra, decidiéndose finalmente realizarla con financiamiento público bajo la condición explícita de instalar un peaje en el by-pass de Coronel.
 - La ubicación de la plaza de peaje se estimó adecuada, toda vez que afecta a un bajo porcentaje del flujo vehicular del corredor, especialmente automóviles de personas con disposición a pagar y camiones que prestan servicios a grandes empresas forestales e industriales y no perjudica a la ciudad de Coronel cuyo tráfico no está afecto a este peaje. Además, al decidir la instalación de este nuevo peaje se acordó que los buses y taxibuses pagaran sólo una pequeña suma nominal, a fin de estimular la movilidad hacia y desde Lota y Arauco.

- La creación de la Plaza de Peaje Coronel forma parte de la política nacional de financiamiento vial, que considera una combinación eficiente y justa de aporte fiscal proveniente de impuestos generales, recaudación de peajes MOP y participación privada a través de la Ley de Concesiones. Con tales recursos se pretende financiar un programa de inversiones que reduzca el actual déficit de infraestructura y sea una palanca visible del desarrollo nacional.
- La política enunciada requiere de nuevos aumentos de la inversión vial, la cual el actual gobierno ha incrementado desde \$ 86.570 millones en 1990 a \$ 166.243 millones en 1994 (92 % de aumento), unidos a los correspondientes incrementos de los ingresos y en particular de la recaudación de peajes.
- Asimismo, el mayor financiamiento requerido debe provenir principalmente de tarifas o peajes y no de una mayor recaudación tributaria, ya que ello es más eficiente y más equitativo. Más eficiente en lo económico ya que el usuario paga en relación al beneficio que percibe de una mejor infraestructura haciendo un uso conveniente de ella y más equitativo porque pagan quienes usan y en proporción a los costos que ocasionan.
- La pretensión de que una mayor inversión vial, tan requerida por el país, pueda financiarse sin su correspondiente tarificación o aumento de recaudación tributaria carece de realismo y constituye una demagogia muy peligrosa para la solución del problema de la infraestructura nacional, acerca del cual existe un amplio consenso.

- El actual Gobierno ha realizado un aumento muy significativo de la inversión en vialidad en la VIII Región, el cual ha sido muy superior a toda la recaudación de peajes regional, tal como se puede observar en el siguiente cuadro:

	Inv. Vialidad VIII Región (Mill. \$ - 94)	Rec. Peajes VIII Región (Mill. \$)
1990	9.772	2.464
1991	8.696	3.082
1992	19.779	3.699
1993	23.322	4.500
1994 (*)	25.909	s/i

(*): Presupuesto 1994.

- En efecto, la recaudación total de peajes en la región para 1993 es apenas un 28 % del incremento en la inversión vial regional entre 1990 y 1994 y equivale sólo al 19,4 % de la inversión vial total de la región.
- En relación a la situación de financiamiento vial de la VIII Región respecto a la V Región y Metropolitana, regiones que también soportan altos tránsitos, cabe destacar las siguientes comparaciones:
 - (i) la inversión total MOP en la Región Metropolitana fue en 1993 un 43 % (\$ 9.964 millones) de la realizada en la VIII Región, mientras que la recaudación de peajes ascendió a \$ 14.500 millones, o sea un 50 % más de la inversión regional.

- (ii) la inversión total MOP en la V Región fue en 1993 de \$ 9.911 millones, un 42 % de la realizada en la VIII Región, mientras que la recaudación de peajes sumó \$ 5.765 millones, esto es un 58,2 % de la inversión regional.
- A nivel nacional la recaudación de peajes es aproximadamente un 22 % de la inversión vial.
 - Estas cifras respaldan la racionalidad y equidad de un aumento de la recaudación de peajes en la VIII Región, ligado a los incrementos de inversión vial regional que se han producido y que deben seguir produciéndose a futuro, para potenciar su capacidad productiva y ayudar a su desarrollo económico.
 - Respecto de un supuesto mayor costo que importaría este peaje a las actividades productivas de la zona, la realidad es que se producirá lo contrario. En efecto, el mejoramiento vial Concepción-Lota, ligado indivisiblemente al peaje del by-pass Coronel, produce ahorros de costos muy superiores al peaje a cobrar, que además será pagado solamente por alrededor del 7% de los viajes (ya que los pasajeros virtualmente no pagan) ó vehículos beneficiados por el proyecto de mejoramiento vial. Por lo tanto, el efecto final es una economía significativa de costos que ya está produciendo un mejoramiento de la competitividad de las actividades productivas de la zona.

- La construcción del by-pass Coronel y su correspondiente peaje produce dos efectos adicionales importantes: primero retira los camiones del centro de Coronel y segundo se recauda peajes provenientes de las actividades que más daño ocasionan a los caminos. De esta forma se le produce un favorable impacto urbano a Coronel y se avanza en la dirección de cobrar los costos de la infraestructura en proporción a los costos ocasionados por los distintos tipos de usuarios.
- El catastro de proyectos de inversión en vialidad para la VII Región, existente hoy en el MOP, considera inversiones por sobre los \$ 80.000 millones, lo que requiere de nuevos incrementos de inversión y financiamiento para los próximos años respecto de lo actual. Dentro de él revisten especial importancia para el desarrollo regional los siguientes : terminación de la pavimentación del camino Los Conquistadores, nuevo acceso norte a Concepción (Chillán - Concepción), acceso sur a Concepción (camino de la madera), programa de conservación de la red básica y comunal, programa de mejoramiento de los accesos a los puertos y otros de larga enumeración.
 - El financiamiento de estos proyectos considera una mayor recaudación de peajes, un mayor aporte estatal y un programa de concesiones, donde el Peaje de Coronel es un elemento importante y necesario. No disponer de él produciría una disminución de la inversión regional, ya que una decisión de este tipo obliga a reformular la política de financiamiento y desincentiva al sector privado a invertir en infraestructura. El resultado final de una política de esta naturaleza es menos infraestructura, mayores costos de transporte, pérdida de competitividad de la región y del país e imposibilidad o al menos necesidad de postergar largamente los proyectos programados para la VII Región.

- Finalmente y como resultado de la construcción del by-pass será posible efectuar un mejoramiento del trazado actual de la Ruta 160 en su paso por Coronel, para lo cual se está preparando el proyecto de ingeniería, pudiéndose contratar la ejecución de la obra durante el segundo semestre de 1994.

INVERSIONES REALIZADAS
OBRAS VIALES EN LA PROVINCIA DE ARAUCO
(MONEDA 1993)

RUTA 160

M\$

- Ampliación sector Concepción-Coronel	4.719.181
- By-Pass Coronel	2.400.000
- Coronel - Lota	2.973.110
- Colcura - Laraquete	130.000
- Laraquete - Carampangue	1.070.141
- Cañete - Bifurcación Peleco	656.948
- Peleco - Contulmo	1.371.911
- Peleco - Antiquina	1.799.363
- Contulmo - Límite Regional	535.217

OTROS

- Carampangue - Arauco	429.434
- Curanilahue - Trongol Bajo	128.307
- Acceso a Curanilahue	284.108
- Tres Pinos - Cañete	2.075.594
- Tirúa - Límite Regional Trovolhue	150.000
- Lebu - Arauco por Quiapo	401.783
- C.P. Concepción - Tres Pinos - Lebu	201.434
- Arauco - Llico	145.351

T O T A L

19.471.883